

Til
Sjøfartsdirektoratet

Vår dato: 11.06.2025

Deres referanse: 2021/141456-3

Høring- forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip

Sjømat Norge viser til Sjøfartsdirektoratets høring av forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip, og til vårt møte med direktoratet 14. mai d.å. om saken. Vi takker for muligheten til å gi våre innspill.

Sjømat Norge er landsforeningen for fiskeri- og havbruksnæringen. Vi er Norges største sjømatorganisasjon, og dekker hele verdikjeden fra fjord til bord i norsk sjømatnæring. Foreningen representerer i underkant av 1000 medlemsbedrifter med omtrent 22.000 ansatte tilknyttet sjømatnæringen.

Blant våre medlemmer er en rekke rederier med fartøy innen havbrukssegmentet, herunder bl.a. arbeidsbåter/servicefartøy, brønnbåter, slakteskip/bløggfartøy, ensilasjefartøy og fartøy for frakt av fôr. Fartøyene er avgjørende for bedriftenes daglige drift langs kysten.

1. Overordnede merknader til forslaget

Sjømat Norge er generelt positive til at de fleste av bestemmelsene i utkastet til ny forskrift viderefører gjeldende rett, herunder at krav som gjelder redningsmidler, navigasjon og navigasjonshjelpemidler og radiokommunikasjon, som i dag fremgår av andre forskrifter, samles og videreføres i den nye forskriften. Vi er også positive til lettelsene som foreslås, slik at regelverket for mindre lasteskip tilpasses utviklingen med fornying av båter og utstyr.

Sjømat Norge mener det er viktig med regelverk som bidrar til høy sikkerhet for sjøfolk og fartøy, og støtter bl.a. de nye kravene til utforming av nedgang fra dekk til sjønivå og krav til minimumshøyde på skanseledning eller rekkverk.

Samtidig som sikkerheten ivaretas, er det viktig at regelverket er proporsjonalt og tilpasses de mindre arbeidsbåtene slik at disse fortsatt kan benyttes av næringen. For eksempel bør det på fartøy under 12,5 meter være tilstrekkelig med CE merket kartplotter, og hensyntas at styrhuset på disse båtene har liten plass. Kravet til redningsflåte bør også hensynta de mindre båtene i fartsområde 1 og 2, og sikre at flåten kan håndteres i praksis og at fartøyets stabilitet opprettholdes. Vi viser i denne forbindelse til presentasjon holdt av Nordlaks på vårt møte 14. mai.

2. Konkret til forskriftsforslaget

1. Kapittel Innledende bestemmelser

Sjømat Norge støtter avgrensningene i forskriftens § 1 om virkeområde, herunder at forskriften også får anvendelse på fartøy under 8 meter. Vi støtter også avgrensningene i § 2 om fartøyinstruks, herunder at bokstav e) om overføring mellom skip og anlegg kun gjelder for fornybar energiproduksjon til sjøs.

Sjømat Norge har ingen merknader til §§ 3-10, og støtter utformingen av bestemmelsene.

2. kapittel navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Sjømat Norge viser til at kapittel 2 i hovedsak er inntatt vedlegg II i dagens navigasjonsforskrift. Som nevnt innledningsvis, støtter vi at regelverket for mindre lasteskip i størst mulig grad samles i en forskrift da dette gjøre regelverket mer oversiktlig og brukervennlig.

Når det gjelder § 17 Styremaskinen – prøving og øvelser, mener vi det bør fremgå at kravene kun gjelder for fartøy som har dette utstyret. Et mulig tillegg vil i denne sammenheng kunne være (vår understrekning);

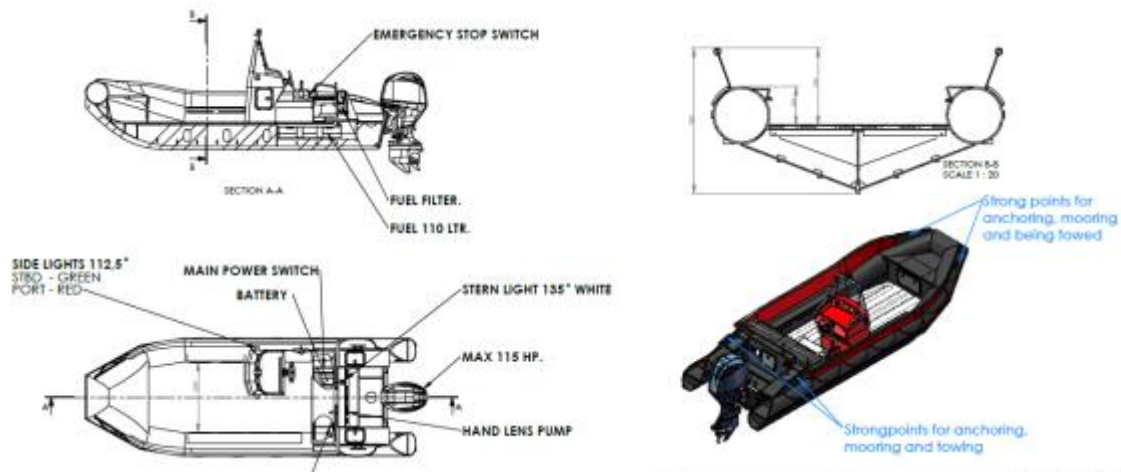
"(2) Styremaskinenes funksjon skal prøves i samsvar med skipets prosedyre og utstyr, og prosedyren skal omfatte følgende dersom dette finnes ombord (...)"

Sjømat Norge støtter § 18 Utforming av styrhus og § 19 Sikt fra styrhus.

Når det gjelder § 20 Navigasjonshjelpemidler og § 21 Sjøkart og nautiske publikasjoner, viser vi til vår orientering om de minste arbeidsbåtene på møtet 14. mai. Sjømat Norge deler Sjøfartsdirektoratets syn på viktigheten av sikker seilas/seilasplanlegging, og vi har fokus på dette bl.a. i vår medlemsinformasjon.

På disse mindre båtene under 12,5 meter er det i styrhuset imidlertid hverken plass til papirkart på kartbord eller ECDIS med reservesystem, slik forskriften legger opp til. Sjømat Norge mener derfor at det på fartøy under 12,5 meter bør være tilstrekkelig med CE merket kartplotter, og hensyntas at styrhuset på disse båtene har liten plass. Vi mener derfor det bør utformes en ny bestemmelse; § 21 (2) c, med krav om 1 stk. CE merket kartplotter med sjøkart basert på oppdaterte data fra Kartverket på fartøy under 12,5 meter, dvs. ikke ECDIS med reservesystem.

Når det gjelder § 21 (3) bokstav b, mener Sjømat Norge at det ikke bør oppstilles krav om CE-merket på skip uten styrhus, dersom dette også inkluderer for eksempel Polarcirkelbåter med påhengsmotor og rorkult som benyttes i næringsvirksomhet. Dette er fartøy havbruksnæringen benytter både som framkomstmiddel på havet og som verktøy i operasjoner. Etter vår vurdering bør det ikke oppstilles krav som innebærer at det må bores fast en kartplotter i dørken på båten, eller at dette må festes i luftputen på siden. Denne merkningen gjelder også regler knyttet til radio eksempelvis - og redningsutstyr for øvrig. Vi mener derfor det kan være behov for en bestemmelse som beskriver et minstemål, en hensiktsmessighet eller annet, som gjør at bruken av disse båtene blir gjennomførbare. På tegningen under vises et slikt fartøy med konsoll – næringen har disse også uten styrekonsoll.



Vi mener også det bør inntas en ny bestemmelse, § 21 (5), om at det kan søkes permanent dispensasjon fra reglene også for båter over 12,5 meter, slik at disse kan benytte CE merket kartplotter dersom de ikke har plass i styrhus til papirkart på kartbord eller ECDIS med reservesystem.

Sjømat Norge har ingen merknader til §§ 22-31, og støtter utformingen av bestemmelsene.

3. kapittel Redningsredskaper

Sjømat Norge støtter de foreslåtte forenklingene og lempingene i kapittel 3 om redningsredskaper. For eksempel mener vi det er tilstrekkelig at det er redningsvester til alle om bord i stedet for 1,5 ganger det totale antallet om bord, og det ansees også hensiktsmessig at det ikke stilles krav om MOB-båt for disse mindre lasteskipene som omfattes av forskriftens virkeområde.

Når det gjelder forskriften § 33 Redningsredskaper, så oppfatter vi at dagens hovedregel om 1 Solas flåte ansees uheldig, da denne flåtetypen er stor og tung og dermed vanskelig å håndtere for 1 person alene. Videre kan en alternativ løsning med to redningsflåter være uheldig for fartøyets stabilitet. Vi ber derfor om at forskriften § 33 (4) endres, slik at det i fartsområde 1 og 2 er tilstrekkelig med 1 ISO godkjent redningsflåte på fartøyet med plass til alle om bord, herunder at ISO4 godkjennes for 3 personer (Solas). Slik vi oppfatter det vil et slikt krav om at fartøyet i fartsområde 2 eller mindre kan føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider av skipet, være en videreføring av eksisterende forskrift om redningsredskaper på skip, § 6 jf. § 8, 5. ledd.

For forskriften § 40 Alarminstruks, støtter vi innholdet i bestemmelsen. For våre medlemmer kan det være nyttig med et eksempel fra Sjøfartsdirektoratet på hvordan alarminstruksen på fartøy under 12 meter kan utformes, og vi imøteser nærmere informasjon om dette.

Sjømat Norge har ingen merknader til de øvrige bestemmelsene i kapittelet.

4. kapittel Radiokommunikasjonsutstyr

Sjømat Norge støtter de foreslåtte forenklingene og lempingene i kapittel 4 om radiokommunikasjonsutstyr. For eksempel mener vi det er tilstrekkelig med 1stk håndholdt VHF for fartøyene som omfattes av forskriftens kapittel 4. Vi støtter også kravet om VHF-radio med DSC.

Sjømat Norge støtter også forenklingen i forskriften § 50 første ledd, ved at det ikke stilles krav om reservekraftkilde i fartsområde 4 eller mindre.

5. Kapittel Overføring av personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs

Sjømat Norge støtter avgrensningen i § 52 om overføring av personer mellom skip og anlegg, slik at bestemmelsen kun gjelder for fornybar energiproduksjon til sjøs.

6. kapittel Konstruksjon

Sjømat Norge viser til forskriftens § 53, som fastslår at det skal være sikker tilkomst til alle deler av skroget, både under bygging og senere. Vi viser også til § 54 om forsterkning av skroget og bruk av dobblingsplater.

For servicefartøy i havbruksnæringen kan det benyttes dobblingsplater på steder som er spesielt utsatt for f.eks. slitasje eller støt, for eksempel der fartøyet ligger inntil oppdrettsmerder. Vi oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å ha en tett og god dialog med næringen om bruk av dobblingsplater på eksisterende fartøy og inspeksjon på disse båtene.

Forskriften § 60 om åpninger i kollisjonsskott på lukket skip tilsvarer § 23 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Sjømat Norge mener imidlertid det er behov for å endre kravet i § 60 (2) om at ventilen skal kunne betjenes over fribordsdekk. Mange båter under 15 meter bygges i dag med manuelle ventiler der man kan stenge ventilen i motorrom etc., og dette ansees etter vår vurdering som tilstrekkelig for sikkerheten om bord.

7. kapittel Dekksutstyr

Sjømat Norge støtter bestemmelsene i kapittel 7 om dekskutstyr, herunder bl.a. § 64 om sikker sone og at kravet utvides til å omfatte mer enn ankerhånderingsutstyr. Sjømat Norge vil også understreke viktigheten av risikovurdering av operasjoner, og at dette er inntatt i sikkerhetsstyringssystemet. Sjømat Norges medlemmer er også opptatt av opplæring og å redusere risikoer, f.eks. ved fjernstyring av kran, mv.

Sjømat Norges medlemmer setter også pris på at Sjøfartsdirektoratet på sine nettsider har brukervennlig informasjon om stabilitetsberegninger og sjekklistene.

8.-11. kapittel

Sjømat Norge støtter forslaget i § 104 om lenseportareal.

Vi støtter også § 109 om nedgang fra dekk til sjønivå. Vi mener imidlertid det bør fremgå tydeligere av forskriften § 109 at det kun er (1)-(4) som gjøres gjeldende for eksisterende skip, og at krav til utforming fra dekk til sjø i (5) kun vil gjelde i form av byggetekniske krav til nye skip.

Sjømat Norge støtter § 111 om elektrisk hovedkraftkilde på nybygg, og presiserer at bestemmelsen ikke må få tilbakevirkende kraft på eksisterende fartøy da dette både vil kunne medføre urimelig kostnader og administrative byrder for næringen.

Sjømat Norge har ingen andre merknader til disse kapittel 8-11, og støtter de foreslåtte endringene.

12. kapittel Brannsikring

Sjømat Norge støtter forslaget i § 120 om adgang til begrenset bruk av brennbart materiale. Samtidig påpeke viktigheten av at inspektørene er kjent med alle kravene.

Når det gjelder § 131 om varme- og fyringsanlegg, ber Sjømat Norge om avklaring fra direktoratet på hvorvidt pyroenheten (dieselfyrt ovn der avgassene går ut av skorstein) omfattes av begrepet "varmeelementer" i bestemmelsen.

Til § 150 vedr. krav om å vise frem aktuelle kontrollskjema og radiosikkerhetssertifikat før fartøyinstruks blir utstedt, støtter Sjømat Norge at disse dokumentene skal være gyldige på tidspunktet for utstedelse av fartøyinstruksen eller tidspunktet for fornyelse av fartøyinstruksens gyldighet. Sjømat Norge vil imidlertid understreke at det er behov for å ta ut kravet om at dokumentene skal være gyldige "minst frem til neste fornyelse" fra annet ledd. Etter vår vurdering, må prinsippet være at fartøyinstruks/seilingstillatelse er gyldig så lenge øvrige sertifikater om bord er gyldige og det bør være rederiets ansvar at alle kontroller og sertifikater blir gjennomført og fornyet innen det enkelte sertifikatets varighet. Slik bestemmelsen nå er utformet, vil eksempelvis DSB-kontrollen kun få gyldighet frem til tidspunktet for neste fornyelse av fartøyinstruks (dvs. kun 2,5 års varighet i stedet for 5 år som den vanligvis utstedes for). Rederiet får dermed ikke benyttet hele levetiden på DSB-kontrollen, men må ha betydelig hyppigere kontroll enn hva det i utgangspunktet er lagt opp til fra DSB sin side. Dette gjelder også andre sertifikater som radiosertifikat og sertifikat på div. redningsutstyr.

3. Avsluttende merknader

Sjømat Norge mener det er viktig og svært positivt at Sjøfartsdirektoratet de siste årene har økt oppmerksomheten på mindre næringsfartøy, og at erfaringer fra ulykker til sjøs benyttes i regelverksutviklingen.

Vi understreker betydningen at det i det videre arbeidet med forskriften tas hensyn til næringens innspill til justeringer, der foreslåtte bestemmelser kan medføre praktiske utfordringer.

Vi stiller oss til disposisjon for videre dialog, og oppfordrer til at det gjennomføres informasjonsmøter og skriftlig veiledning til næringen i forbindelse med ikrafttredelsen av den nye forskriften.

Vennlig hilsen
Sjømat Norge

A handwritten signature in dark ink, reading "Geir Ove Ystmark". The signature is fluid and cursive, with the first name "Geir" and last name "Ystmark" clearly legible.

Geir Ove Ystmark
Administrerende direktør